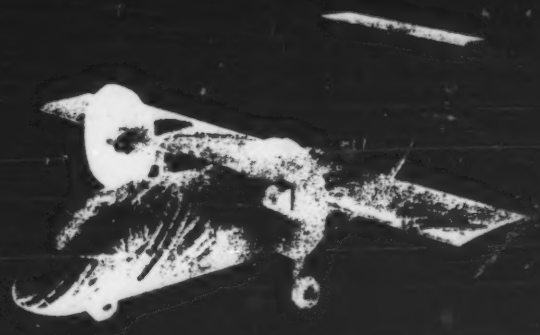
Canada

ALLER SANS ENTRAVES



pour transporter le Canada vers son avenir

LA LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS
et
LA LOI SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

TP 8958 F

This publication is also available in English under the title, **Freedom to Move: in Canada's New Transportation Environment.** *TP8958E.*

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988

N° de cat. T22-74/1988F
ISBN 0-662-94737-1

ALLER SANS ENTRAVES

pour transporter le Canada vers son avenir

LA LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS
et
LA LOI SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

Avant-propos

Avec sa nouvelle *Loi nationale sur les transports* et sa nouvelle *Loi sur les transports routiers*, le Canada entame un nouveau chapitre de son histoire dans le domaine des transports. Le gouvernement fédéral a rationalisé la réglementation des transports — permettant ainsi aux compagnies aériennes, aux sociétés ferroviaires et aux entreprises de camionnage d'offrir aux Canadiens des services novateurs au meilleur prix possible.

L'ancien régime de réglementation, créé il y a plus de 20 ans, a provoqué un coût des transports au Canada plus élevé qu'il n'aurait dû l'être. Le nouveau régime améliorera le rapport coût-efficacité des transports au Canada. Il renforcera la position concurrentielle des entreprises de transport et stimulera la croissance économique de toutes les régions du pays.

Le Canada est une nation commerçante. Il doit exporter pour croître et prospérer dans un marché international éminemment concurrentiel. Le nouveau régime de réglementation offrira de meilleurs services de transport à meilleurs prix aux producteurs et aux fabricants canadiens. C'est à meilleur compte que ceux-ci pourront expédier leurs produits vers les États-Unis et d'autres pays, de même que vers les marchés intérieurs. Cela devrait favoriser leur croissance et générer de nouveaux emplois pour les Canadiens.

L'assouplissement de la réglementation multipliera les choix et abaissera les coûts du transport aérien. Les Canadiens pourront ainsi prendre l'avion plus facilement et à meilleur prix pour leurs déplacements d'affaires de même que pour leurs voyages d'agrément.

La nouvelle législation tient compte des besoins futurs des Canadiens. Ces besoins ont été clairement définis lors d'une série de consultations sans précédent qui ont eu lieu du début de 1985 jusqu'à la fin de 1987 entre toutes les parties intéressées. Le résultat : une politique typiquement canadienne qui reflète exactement les besoins propres au Canada en matière de transports.

Les dispositions relatives au transport aérien dans le Nord et les régions éloignées, à l'accès des expéditeurs à plusieurs services ferroviaires ainsi qu'au règlement rapide et peu coûteux des différends, sont autant de solutions canadiennes à des problèmes canadiens. Il en va de même des dispositions spéciales pour les voyageurs handicapés. Le gouvernement a préservé le droit

des voyageurs handicapés à des services de transport accessibles; il adoptera de nouveaux règlements à l'avenir en fonction de l'amélioration des normes d'accessibilité.

La nouvelle législation offre le maximum de latitude aux entreprises de transport et à leurs usagers pour s'adapter à une conjoncture en perpétuelle évolution, tout en garantissant la sauvegarde de l'intérêt public. Pour faire en sorte que ces résultats se concrétisent, le nouvel Office national des transports surveillera chaque année les effets de la législation; le gouvernement fédéral procédera à un examen complet de la législation d'ici quatre ans. En outre, le Parlement sera tenu au courant chaque année des progrès réalisés dans le secteur clé de la sécurité des véhicules automobiles.

La sécurité du réseau de transport demeure en tête de liste des priorités et je ne me lasserai pas de la promouvoir. Il est donc faux de prétendre que cette réforme économique menace la sécurité des transports.

Maintenant que l'Accord de libre-échange avec les États-Unis a été conclu, un système de transport efficace et rentable revêt plus d'importance que jamais. En vertu de cet accord, le mouvement des biens et des services canadiens au pays et vers les États-Unis connaîtra un essor. Notre réseau national aura désormais la flexibilité requise pour s'adapter aux nouvelles demandes qui en découleront.

Bref, cette nouvelle législation confère aux Canadiens la liberté de manoeuvre dont ils ont besoin pour aller sans entraves. Ainsi libérées, les sociétés de transport peuvent s'adapter rapidement à l'évolution du marché et offrir des services novateurs à des prix intéressants. Quant aux consommateurs, ils peuvent tirer profit de ce marché plus concurrentiel. Les expéditeurs peuvent livrer leurs produits vers les marchés à un prix plus concurrentiel. Des emplois seront créés dans toutes les régions du pays.

J'aimerais remercier tous ceux qui ont contribué de leurs idées à la conception de cette législation. Et j'invite tous les Canadiens à tirer parti des possibilités et des avantages qui s'offrent. Aller sans entraves : le Canada est en affaires.

L'honorable John C. Crosbie, C.P., c.r., député,
Ministre des Transports

SOMMAIRE

Avant-propos

INTRODUCTION 1

LES TRANSPORTS AU CANADA 2

CHANGER DE CAP 4

ALLER SANS ENTRAVES 6

- Les transports aériens 6
- Le transport ferroviaire 6
  - Tarifs marchandises 6
  - Passage à la concurrence 7
  - Abandon d'une ligne ferroviaire 7
- Les transports routiers 8
- Les transports dans le Nord 9
  - Transports aériens 9
  - Transports maritimes 10
- L'accès aux transports pour les voyageurs handicapés 10

MAINTENIR LE CAP 11

- Office national des transports 11
- Règlement des différends 11
- Fusions et acquisitions 12
- L'adaptation au changement 13

POSER LES JALONS DE L'AVENIR 14

- Les transports et le libre-échange 14
- Des perspectives infinies 15

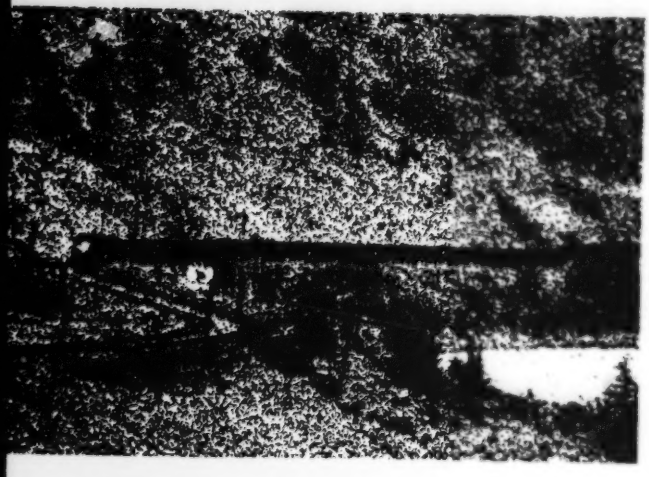
Introduction

La *Loi nationale sur les transports* a pour objet la réglementation économique des transports aériens, ferroviaires et maritimes, tandis que la *Loi de 1987 sur les transports routiers* porte principalement sur la réglementation des transports par camion.

Ensemble, ces deux lois forment la substance d'une nouvelle politique nationale des transports, fruit d'une des réformes législatives les plus profondes de ces dernières années.

Ces deux lois ouvrent enfin la voie à la mise en place d'importantes réformes du réseau de transport au Canada. Les textes qui suivent décrivent les principales caractéristiques de ces nouvelles lois, leur raison profonde et leurs avantages pour les expéditeurs, les transporteurs, les consommateurs et les travailleurs canadiens.

LES TRANSPORTS AU CANADA



De l'époque antérieure à la Confédération jusqu'à l'ère de l'avion à réaction, le développement des transports au Canada a, de tout temps, été l'un des éléments les plus passionnants de l'histoire de notre pays.

Née du rêve d'un chemin de fer transcontinental, il y a plus de 100 ans, l'évolution des transports est marquée par les jalons familiers de réalisations telles que la construction de la Transcanadienne, qui devait demander des décennies, l'époque des pionniers de l'aviation, et l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959.

Entreprise gigantesque et continue, le réseau de transport canadien doit son succès au dévouement d'innombrables entrepreneurs et travailleurs et au fait que les gouvernements surent, au fil des années, prendre les engagements qu'exigeait son développement.

Il fallait encourager l'industrie des transports en lui faisant miroiter la possibilité d'investissements suffisamment rentables. Le gouvernement décida donc d'adopter une politique fondée sur un apport de deniers publics à l'aménagement du réseau des transports — les aéroports, les havres et ports et le réseau du Canadien National, par exemple.

Cette situation prévalait encore dans une large mesure lorsque le Parlement a adopté en 1967 la première *Loi nationale sur les transports*, fondée, pour l'essentiel, sur les recommandations d'une commission royale (la Commission MacPherson) présentées au début des années 60. Ses règlements demeuraient conçus pour aider l'industrie à atteindre sa maturité en restreignant la concurrence.

Depuis lors, le trafic aérien a triplé en importance; les services aériens sont beaucoup plus nombreux et divers, le camionnage prospère, et les chemins de fer offrent des services marchandises plus spécialisés. Les services de transport multimodaux sont devenus plus courants et les besoins des expéditeurs, plus complexes et plus divers.

En résumé, les choses ont bien changé au cours des 25 dernières années : l'industrie des transports a évolué, et il en va de même des besoins des expéditeurs et des voyageurs, et de l'économie.

Bien que le Canada soit peu peuplé, son territoire est le deuxième en étendue au monde. Les transports en sont le lien unificateur. Les Canadiens ont conquis l'immensité de leur pays grâce à un réseau de transport perfectionné, qui s'appuie sur des milliers de kilomètres de routes, de voies ferrées, de voies navigables et de voies aériennes. De nos jours, nous considérons l'existence de ce réseau comme allant de soi. Et pourtant, l'avenir du pays en dépend entièrement.

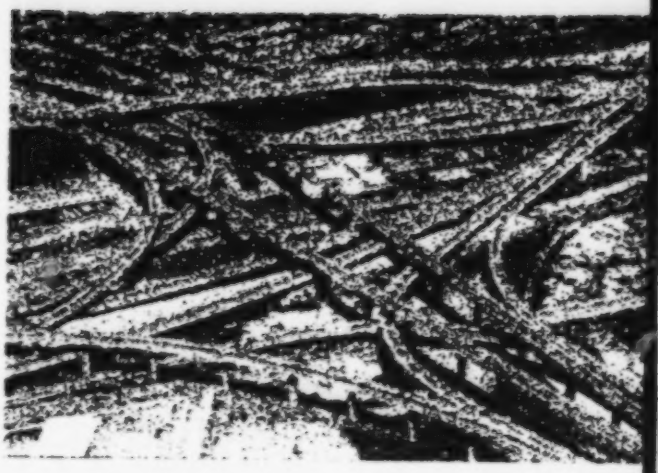
Les transports forment la pierre angulaire de toute société industrielle moderne. Au Canada, ils jouent un rôle économique particulièrement important. Les produits agricoles comme les matières premières doivent parcourir de longues distances avant d'être transformés. Les produits manufacturés doivent pour leur part être expédiés vers les marchés de consommation aux quatre coins du pays. Un réseau de transport efficace constitue donc un élément indispensable au bien-être et au développement économiques du Canada.

Les transports concernent tout le monde, aussi bien le fabricant qui doit expédier ses produits et commander ses fournitures que le consommateur qui veut acheter des produits ménagers ou le voyageur qui va faire un long voyage d'agrément ou qui se déplace pour affaires.

Les transports occupent une place importante dans le calcul de l'indice du coût de la vie, en raison de l'incidence de leurs coûts sur le niveau de vie des Canadiens. Les fabricants sont en effet tenus d'inclure ces coûts dans le prix de vente des produits canadiens à l'étranger. De sorte que plus ces frais sont élevés, plus les produits d'alimentation, le logement et les articles ménagers coûtent cher.

Le coût des transports a aussi une incidence énorme sur le prix de vente des produits canadiens à l'étranger. En tant que nation commerçante, le Canada est parvenu à la prospérité en vendant ses matières premières et ses produits manufacturés à l'étranger.

Comme son économie est à ce point tributaire des transports, le Canada doit, pour assurer sa croissance et sa prospérité, prendre les dispositions voulues pour répondre à ses besoins futurs en la matière.

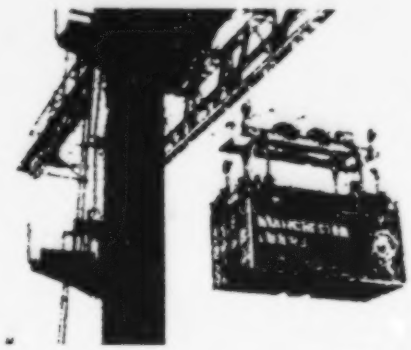


Chaque jour, 140 000 Canadiens effectuent des parcours interurbains en autocar, en train, ou en avion, tandis que trains, camions et navires canadiens acheminent près de deux millions de tonnes de fret.

Le Canada a 1 346 aéroports, mais 10 d'entre eux assurent à eux seuls 80 % du trafic. Chaque année, 327 millions de tonnes de marchandises transitent par 25 grands ports en eau profonde et 476 ports et quais publics; 95 670 km de voies ferrées assurent le transport de 284 millions de tonnes de fret; et 841 000 km d'autoroutes et de routes voient passer 239 millions de tonnes de marchandises transportées par des camions de toutes tailles.

Les compagnies aériennes, les compagnies de transport maritime, les chemins de fer, les camionneurs et les compagnies d'autocars gagnent plus de 48 milliards de dollars par an et assurent un emploi, directement ou non, à plus d'un million de Canadiens. L'investissement du secteur privé dans les transports s'élève à 114 milliards de dollars et les investissements gouvernementaux, à 46 milliards.

CHANGER DE CAP



Sécurité des transports

La *Loi nationale sur les transports* réserve à la sécurité la priorité absolue. Un certain nombre de mesures sont actuellement prises dans les divers modes de transport pour améliorer une performance déjà excellente obtenue dans le domaine de la sécurité:

— Des modifications à la *Loi sur l'aéronautique* qui donnent au Canada la meilleure législation en matière de sécurité aérienne qu'il ait jamais eue en 60 ans;
— Un code national de sécurité qui impose des normes uniformes et plus rigoureuses aux autocars et aux camions;
— De nouveaux règlements complets en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* dont l'application est confiée à un plus grand nombre d'inspecteurs hautement spécialisés;
— Des modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et une mise à jour du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, afin d'accroître la sécurité maritime;
— Un projet de loi portant création d'un nouveau bureau d'enquête sur les accidents aériens, ferroviaires et maritimes; et
— Un projet de loi sur la sécurité ferroviaire pour intégrer et moderniser des règlements de sécurité désuets.

En 1984, le Cabinet a décidé qu'une refonte complète de la politique nationale des transports serait l'un de ses objectifs majeurs.

Quantité de règlements passaient en effet pour faire obstacle à la croissance, à l'innovation et à la compétitivité des transports au Canada. L'élimination de ces obstacles, tout en sauvegardant l'intérêt public, est donc devenue une priorité dans le programme gouvernemental de relance de l'économie.

En quelques mois, le gouvernement s'est lancé dans une série de consultations à l'échelle nationale dans le dessein de faire concorder la réglementation des transports avec les besoins de ce secteur et de ses usagers.

En février 1985, il concluait une entente avec les gouvernements provinciaux pour une réforme de la réglementation du camionnage. C'est cette entente qui a donné naissance à la nouvelle *Loi de 1987 sur les transports routiers*.

En juillet 1985, le gouvernement exposait les grandes lignes de son projet de nouvelle loi nationale sur les transports dans un Livre blanc intitulé *Aller sans entraves : un guide pour la réforme des transports*. Modifié après un long examen, au sein comme à l'extérieur du Parlement, ce projet est devenu loi et celle-ci est entrée en vigueur le 1er janvier 1988.

La nouvelle *Loi nationale sur les transports* et la *Loi sur les transports routiers* donnent une orientation nouvelle aux transports au Canada. Cette orientation a été jugée si importante qu'elle a donné lieu à une "déclaration sur la politique nationale des transports" dans la Loi proprement dite.

En voici les principes et les objectifs :

- La priorité absolue est accordée à la sécurité des transports.
- Le réseau de transport canadien a pour fonction de répondre aux besoins des expéditeurs et du public voyageur.
- La concurrence et les forces du marché sont le meilleur moyen d'assurer aux Canadiens des services de transport efficaces et au moindre coût possible.
- Pour favoriser la concurrence au sein de l'industrie des transports, la réglementation sera réduite à l'essentiel.
- Les transports sont reconnus comme un élément clé du développement économique régional.
- Les transporteurs devraient assumer une part équitable du coût des installations fournies aux frais du public, et être dédommagés des responsabilités qui leur sont imposées dans l'intérêt public.
- L'accès aux transports est une nécessité absolue pour les Canadiens, notamment pour les Canadiens handicapés. Les transporteurs doivent donc veiller à ne pas indûment créer d'obstacles à l'accès aux moyens de transport.

Certains règlements ont été supprimés ou modifiés pour favoriser la concurrence dans le secteur des transports, ce qui devrait stimuler l'esprit d'innovation chez les entreprises de transport qui en profiteront pour offrir à leurs clients de nouveaux services améliorés.

Aux termes de l'ancienne réglementation, il fallait, pour innover, recourir à des procédures coûteuses et interminables pour modifier les stipulations des licences, sans compter que le système désuet d'audiences imposait l'obligation de divulguer les propositions originales de commercialisation aux concurrents en puissance.

Les bienfaits du nouveau régime commencent déjà à se manifester dans les transports aériens, qui ont fait l'objet d'une réforme graduelle dans les limites permises par la loi antérieure. Les compagnies aériennes ont augmenté le nombre de leurs routes. Elles ont mis en service des appareils plus économiques et ont adopté des mesures tarifaires nouvelles à l'intention de leurs clients. De nouveaux transporteurs ont fait leur apparition, tant dans les régions que sur le marché national.

Des changements analogues sont survenus dans l'industrie du camionnage, qui a bénéficié elle aussi d'un assouplissement des règlements depuis quelques années.

La nouvelle législation simplifie encore plus la réglementation des transports aériens et routiers et procure les mêmes avantages au transport ferroviaire. Les règlements coûteux et fastidieux qui régissaient l'industrie du camionnage et le secteur aérien ont été éliminés. Quant aux expéditeurs qui ont recours au rail, il leur est désormais beaucoup plus facile de négocier les prix et les services avec les sociétés de chemins de fer.

En fin de compte, tous les Canadiens tireront profit de la concurrence accrue dans le secteur des transports. Les expéditeurs de marchandises bénéficieront de meilleurs services et de tarifs plus alléchants, tandis que les consommateurs profiteront d'une baisse des prix de transport. Le gain d'ensemble pour l'économie canadienne, en termes de revenu personnel et de création d'emplois, sera appréciable.

Le regain de compétitivité des entreprises de transport se traduira également, pour leurs clients, par de nouvelles possibilités de commercialisation et une augmentation des produits vendus au Canada comme à l'étranger. Du même coup, cela entraînera une augmentation de la demande et de l'emploi dans le secteur des transports.

La nouvelle législation permettra aux transports d'emboîter le pas à la croissance économique dans tous les secteurs d'activité et dans toutes les régions du pays.

D'un océan à l'autre. . .

De toutes les provinces canadiennes, c'est en Colombie-Britannique qu'il est le plus difficile de construire une route ou une voie ferrée. La plupart de celles-ci empruntent les étroites vallées fluviales de la moitié sud de la province, qui est la plus peuplée. La traversée des Rocheuses se fait par l'un des quatre cols suivants : Nid-de-Corbeau, Kicking Horse, Yellowhead et Pine.

Quatre-vingts pour cent des 2 437 km de la route de l'Alaska passent par le Yukon. La plupart des localités ont un aéroport et beaucoup d'entre elles, comme Dawson, Mayo, Watson Lake et Whitehorse, sont desservies par des vols réguliers. Il n'existe aucun service ferroviaire ou maritime au Yukon.

En Alberta, des autocars, un service d'"aérobus" des Lignes aériennes Canadien International et une autoroute à quatre voies de 288 km desservent le corridor très fréquenté Calgary-Edmonton. Chacune de ces deux villes a son aéroport international; quant au CN et à CP Rail, ils transportent jusqu'à Thunder Bay (Ontario), à l'est, et Vancouver et Prince Rupert (C.-B.), à l'ouest, presque tout le grain de l'Alberta destiné à l'exportation. C'est en Alberta que se trouve la plus grande entreprise de transport par autocar du Canada : Greyhound Lines of Canada Ltd.

C'est la Saskatchewan qui a le plus long réseau de routes placées sous administration municipale au Canada. Ce réseau revêt une importance vitale pour les agriculteurs qui transportent leur grain par camion jusqu'aux élévateurs locaux. La province est également reliée aux marchés internationaux par 4 000 km de voies ferrées. L'avion est le principal moyen de transport dans la moitié nord de la Saskatchewan.

ALLER SANS ENTRAVES

Les services aériens internationaux sont régis dans une large mesure par des accords internationaux. La nouvelle Loi n'aura donc que peu de répercussions sur eux.

Le ministre des Transports peut donner instructions à l'Office national des transports de prendre des mesures contre la création de services aériens par des gouvernements ou des transporteurs étrangers lorsque ces services sont jugés préjudiciables aux intérêts canadiens.

La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* prévoit la protection du réseau ferroviaire par lequel est acheminé le grain des Prairies. Ces mesures de protection ne sont donc pas touchées par la nouvelle législation.

Les nouvelles lois proposent une réforme méthodique de la réglementation dans les secteurs clés des transports, réforme qui sera administrée par l'Office national des transports. Les fonctions principales de cet organisme, qui vient remplacer la Commission canadienne des transports, sont décrites plus loin dans ce document.

Voici les points saillants des nouvelles lois.

Les transports aériens

Les compagnies aériennes qui souhaitent établir une nouvelle liaison aérienne intérieure ont déjà la tâche beaucoup plus facile. Par le passé, le transporteur, qu'il soit petit ou gros, devait prouver que "la commodité et la nécessité publiques" exigeaient ce nouveau service.

Sauf dans le Nord canadien, il suffit désormais au transporteur de montrer qu'il est "prêt, apte et disposé" à offrir le service en question. Essentiellement, cela signifie qu'il doit faire la preuve qu'il peut fournir un service aérien sûr et posséder une assurance-responsabilité adéquate. Dans la majorité des cas, le transporteur doit être de propriété canadienne ou contrôlé par des intérêts canadiens.

Auparavant, les licences délivrées pour l'exploitation d'un service donné limitaient la concurrence en soumettant à certaines restrictions les routes et les villes desservies, les horaires de vol, les tarifs et l'équipement utilisé. Désormais, les compagnies aériennes ne seront plus assujetties à ces conditions.

Il sera également plus facile pour les transporteurs d'abandonner une liaison qui n'est pas rentable ou d'en diminuer la fréquence. Il leur suffit désormais d'aviser le public seulement 120 jours à l'avance de leur intention d'abandonner une liaison ou d'en réduire sensiblement la fréquence.

Le fait d'autoriser les compagnies aériennes à fixer leurs taux et leurs prix sans devoir obtenir une autorisation de l'organisme de réglementation, et à négocier des contrats confidentiels avec leurs clients, encouragera l'établissement de tarifs passagers et fret plus concurrentiels.

Sur les lignes monopolistiques, toute hausse des tarifs peut faire l'objet d'un appel et, si la plainte est motivée, être interdite ou réduite, et donner lieu à des remboursements, le cas échéant.

Le transport ferroviaire

La nouvelle législation modifie radicalement l'exploitation des compagnies ferroviaires. Ces changements concernent trois grands secteurs : les tarifs marchandises, l'accès aux services ferroviaires et l'abandon d'une ligne de chemin de fer.

Tarifs marchandises

Par le passé, les compagnies de chemin de fer avaient le droit de discuter entre elles des prix et de les fixer collectivement. Cette mesure réduisait la concurrence et elle a donc été abolie.

Les expéditeurs peuvent désormais négocier des contrats confidentiels avec les compagnies de chemin de fer. Cela signifie qu'ils peuvent marchander les tarifs et les conditions qui répondent le mieux à leurs besoins. De cette façon, les expéditeurs comme les compagnies ont plus de latitude pour convenir de services et de tarifs novateurs.

Cela permettra aux chemins de fer canadiens de livrer une concurrence efficace aux compagnies américaines sur le plan du trafic transfrontalier.

Tous les tarifs ferroviaires doivent être "compensatoires" — c'est-à-dire qu'ils doivent couvrir les coûts variables d'acheminement d'un envoi donné. Cela empêche les compagnies de chemin de fer de pratiquer des prix de "bradage" qui ont pour but d'éliminer un concurrent du marché.

Les contrats confidentiels doivent être déposés au nouvel Office national des transports, et un résumé de leurs éléments non-confidentiels sera publié.

Passage à la concurrence

Nombre d'expéditeurs habitent une région desservie par une seule compagnie de chemin de fer et sont donc "captifs" de celle-ci. Ils ne peuvent tirer profit de la concurrence entre les compagnies de chemin de fer que dans la mesure où il leur est possible d'avoir accès aux lignes d'un autre transporteur.

Auparavant, les expéditeurs étaient assurés d'obtenir l'interconnexion des wagons entre deux compagnies sous réserve que cela se fasse dans un rayon de 6,4 km (4 milles) du lieu d'origine ou de destination de l'envoi. Cette limite, qui datait de 1908, a été portée à 30 km (18 milles).

Les expéditeurs qui se trouvent à plus de 30 km peuvent demander un prix de ligne concurrentiel à leur compagnie locale. Il s'agit là d'un tarif spécial que perçoit la compagnie pour assurer le transport de marchandises jusqu'aux lignes d'une compagnie concurrente. Si un accord ne peut être conclu, l'expéditeur peut demander à l'Office national des transports d'établir un prix de ligne concurrentiel selon une formule prévue par la Loi.

Le gouvernement surveillera l'effet des dispositions touchant les prix de ligne concurrentielle sur la situation financière des chemins de fer canadiens et en suspendra l'application, le cas échéant.

Abandon d'une ligne ferroviaire

Un plus grand nombre de solutions s'offrent maintenant aux compagnies de chemin de fer qui veulent abandonner une ligne ferroviaire déficitaire; le processus qui leur permet de le faire a été rationalisé.

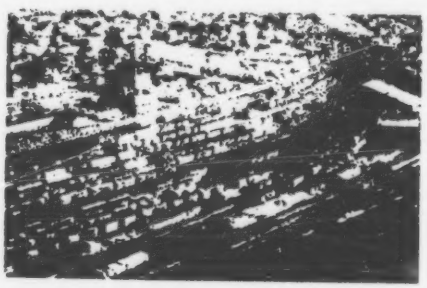
Par exemple, la nouvelle législation autorise une compagnie de chemin de fer à vendre une ligne à une compagnie indépendante qui l'utilisera pour exploiter un service spécialisé sur courte distance. Cela stimulera la conversion de certaines lignes en services spécialisés plus rentables. Une aide financière peut être en

D'un océan à l'autre. . .

La plupart des collectivités des Territoires du Nord-Ouest bénéficient de services réguliers de transport aérien. La compagnie Great Slave Railway, exploitée par le CN, a un réseau de 696 km reliant Grimshaw (Alberta) à Hay River et à Pine Point Mines (T.N.-O.).

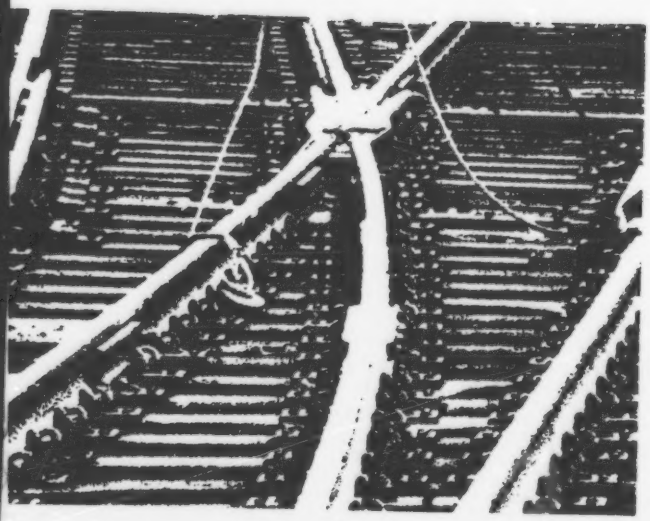
Le transport maritime commercial dans les Territoires du Nord-Ouest est possible sur le Mackenzie et entre Spence Bay et la frontière de l'Alaska pendant le bref été de l'Ouest de l'Arctique.

Winnipeg, plaque tournante historique du transport transcontinental, a un aéroport international desservi par toutes les grandes compagnies. CP Rail, CN Rail et VIA Rail Canada Inc. y disposent d'installations d'entretien et de gares de triage importantes en ville et en banlieue. Le rail et la route relient les principaux centres miniers du nord du Manitoba, et le grand port céréalier de Churchill, qui est également la base de ravitaillement de l'Est de l'Arctique, est relié au sud par une ligne de CN Rail.



La province la plus peuplée du Canada et qui a l'infrastructure de transport la plus importante et la plus active, est l'Ontario. Elle a aussi le plus grand nombre d'aéroports — 367 — dont le plus actif au Canada, l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto. Elle est sillonnée par 13 300 kilomètres de voies ferrées principales et son réseau de voies d'eau navigables comprend une partie de la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que les voies d'eau récréatives Trent-Severn et du canal Rideau.

La partie de la voie maritime du Saint-Laurent qui relie Montréal à l'océan Atlantique s'étend sur 1 600 km. Les 170 000 km de routes et de voies ferrées du Québec sont concentrées sur la rive sud du Saint-Laurent. Les voies ferrées comprennent les grandes lignes du CN et du CP ainsi qu'une ligne régionale qui relie la Côte-Nord au Labrador. L'aéroport international de Montréal a deux aérogares autonomes, l'une à Dorval, l'autre à Mirabel.



Le Canadien Pacifique, première compagnie de chemin de fer transcontinentale du Canada, a célébré le centenaire de la pose du dernier crampon de la ligne en novembre 1985, à Craigellachie (Colombie-Britannique).

Le Canadien National, qui possède le réseau ferré le plus long en Amérique du Nord, a été constitué entre 1917 et 1923 par la fusion de trois réseaux ferroviaires en difficultés financières. En 1937, le CN présidait à la formation de Trans-Canada Airlines.

Quelque 26 000 sociétés de camionnage pour compte d'autrui ont des revenus d'exploitation annuels de 10 000 $ à 100 000 $; 6 720 autres sociétés gagnent 100 000 $ ou plus. Les plus nombreux au Canada sont les petits camionneurs privés exploitant de 5 à 14 véhicules — il y en a près de 70 000. Le trafic par camion est surtout régional : 6 % seulement du tonnage transporté par les camionneurs pour compte d'autrui et 1 % du tonnage privé ont une destination dépassant un rayon de 1 000 km.

outre accordée aux expéditeurs, aux municipalités, aux gouvernements provinciaux ou à d'autres groupes pour la mise sur pied de services de remplacement.

Si la ligne démontre un potentiel économique, l'Office peut ordonner à la compagnie d'y poursuivre une exploitation subventionnée, sous réserve d'un examen de la situation au bout de trois ans. Dans l'alternative, la ligne peut être abandonnée, sous réserve d'un délai possible d'au plus deux ans afin de faciliter la transition à un autre moyen de transport.

L'Office peut également présenter des recommandations au ministre des Transports relativement à la cession ou à l'interconnexion d'une ligne ou à l'échange des droits de passage, afin de permettre la rentabilisation de la ligne.

Toutefois, dans les cas où une ligne est de toute évidence non rentable et le resterait probablement, elle sera abandonnée.

La compagnie doit donner un préavis de 90 jours de son intention d'abandonner une ligne. Les expéditeurs et les groupes d'intérêts ont 60 jours pour s'y opposer et l'Office national des transports doit rendre une décision dans les six mois.

Afin d'assurer la protection des expéditeurs et du public, les compagnies de chemin de fer ne pourront pas abandonner plus de 4 % de la longueur totale de leurs lignes au cours d'une même année, jusqu'en 1992. Si l'abandon d'une ligne risque d'affecter une vaste région du Canada et d'avoir de graves conséquences pour les expéditeurs canadiens, le gouvernement peut ordonner à la compagnie d'en poursuivre l'exploitation.

Les transports routiers

Le gouvernement fédéral a le pouvoir de réglementer les activités "extra-provinciales" des entreprises de camionnage et de transport par autocar, c'est-à-dire celles qui s'exercent d'une province à l'autre.

Toutefois, depuis l'adoption de la première *Loi sur les transports routiers* en 1954, ce pouvoir a été délégué aux gouvernements provinciaux. Au fil des ans, chaque province a adopté un système de réglementation qui lui est propre, de sorte qu'il est plus difficile pour les transporteurs de répondre aux besoins des expéditeurs.

Bien que les provinces soient toujours investies du pouvoir de légiférer, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ont convenu d'uniformiser la réglementation des activités de camionnage. Aux termes de la nouvelle *Loi sur les transports routiers*, la réglementation des entreprises de camionnage a donc été simplifiée et rationalisée, si bien que les camionneurs n'auront plus besoin de faire approuver les tarifs extra-provinciaux.

Cela leur permettra de réaliser d'importantes économies de temps et d'argent. Quant aux expéditeurs, ils bénéficieront de tarifs plus compétitifs et d'un plus grand choix de services de camionnage.

La législation prévoit la normalisation à l'échelle nationale des modalités d'obtention d'une licence d'exploitation. Ces modalités sont désormais fonction d'un critère d'"aptitude". Les candidats doivent fournir la preuve qu'ils sont en mesure d'exploiter une entreprise de camionnage en toute sécurité et qu'ils possèdent une assurance suffisante.

L'ancien critère de "commodité et nécessité publiques" exigeait du demandeur d'une nouvelle licence ou d'une nouvelle route qu'il justifie la nécessité du service. Pendant une période de transition de cinq ans, les personnes qui s'opposent à une demande de licence au nom de l'intérêt public pourront interjeter appel devant la régie des transports d'une province ou d'un territoire. Après 1992, seul le critère d'"aptitude" jouera.

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont également mis sur pied un code national de sécurité pour les entreprises de transport par autocar et par camion. Ce code établit les normes et pratiques minimales qui régissent le véhicule, le chauffeur, les heures de travail, la sécurité routière et l'obligation, pour les compagnies, de déclarer les accidents et de tenir des registres.

Les éléments clés de ce code étaient déjà en place lorsque la nouvelle *Loi sur les transports routiers* est entrée en vigueur. Tout sera en place d'ici la fin de 1989, bien avant le 1er janvier 1993 où le critère d'"aptitude" demeurera le seul en vigueur. À la même date, les conditions spéciales auxquelles sont aujourd'hui assujetties les licences d'exploitation, telles que les restrictions de routes, seront supprimées.

Le gouvernement fédéral pourra ordonner des représailles contre des gouvernements étrangers qui pratiqueraient la discrimination à l'égard des camionneurs canadiens.

Les transports dans le Nord

Les besoins des collectivités nordiques et éloignées en matière de transport sont très différents de ceux des régions plus peuplées. Les transports ont en effet une importance vitale pour ces régions. Toute interruption de service cause inévitablement des inconvénients sérieux.

De nombreuses localités dépendent des services d'entreprises de transport relativement peu nombreuses. Les règles normales du marché ne jouent pas. La nouvelle législation reconnaît ce fait et contient des dispositions spéciales sur les transports aériens et maritimes dans le Nord.

Transports aériens

Tout en leur offrant les avantages d'une concurrence et d'une productivité accrues, la nouvelle Loi autorise, dans le Nord et les régions éloignées, un plus grand degré de réglementation que dans les autres régions du Canada.

Les transporteurs qui désirent lancer un nouveau service aérien dans le Nord doivent désormais prouver qu'ils sont "prêts, aptes et disposés" à fournir le service en question. Par sur-

D'un océan à l'autre. . .

Le terminus oriental de CP Rail se trouve à Saint-Jean (N.-B.). Ce grand port assure un service ininterrompu pour le transport de vrac et celui des conteneurs. Il y a 10 autres ports sur la côte du Nouveau-Brunswick. Les traversiers de Marine Atlantique transportent voyageurs, véhicules et fret de Cape Tormentine à Borden (Î.-P.-É.) à longueur d'année. Fredericton, Moncton et Saint-Jean sont des aéroports régionaux importants.

À l'automne de 1987, on a annoncé un plan de construction d'un lien permanent de 14 km entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Cette proposition, qui soulève un grand intérêt dans les Maritimes, a obtenu 60 % des suffrages, dans un plébiscite tenu dans l'île en janvier 1988. Le service de traversiers est garanti en vertu des Articles de la Confédération *de 1867.*

La traversée de l'Atlantique demande un jour de moins, à partir de Halifax, que de n'importe quel autre port nord-américain. Les extrémités nord et sud de son port offrent d'importantes installations de conteneurs. Son aéroport international, que son activité place au 10e rang au Canada, constitue une plaque tournante régionale pour Air Canada et Canadien International. Les traversiers de Marine Atlantique relient la province au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et à la Nouvelle-Angleterre.

Les services de traversiers entre Terre-Neuve et le continent et la desserte des localités côtières du Labrador sont garantis en vertu des Conditions de l'Union *de 1949. Chaque année, c'est le mode de transport qu'emprunte plus d'un tiers des touristes qui se rendent à Terre-Neuve. Le réseau routier de la province comprend les derniers 900 km de la Transcanadienne. Le premier vol transatlantique a été effectué entre St. John's et Clifton, en Irlande, en juin 1919, par Alcock et Brown.*

Des aéroports ont été construits ou reconstruits dans plus de 40 collectivités de l'Arctique dont la population permanente est de 150 à 900 habitants. Ces travaux ont été effectués dans le cadre d'un programme de 80 millions de dollars auquel participent les ministères fédéraux des Transports, des Affaires indiennes et du Nord, de l'Environnement, et de la Défense nationale. Exploités par les collectivités, les aéroports utilisent un personnel local qui a reçu la formation nécessaire pour dégager les pistes, effectuer des observations météorologiques et assurer les communications radio avec les aéronefs.

croît, les personnes qui s'opposent à ce nouveau service pourront formuler leurs objections. Si les opposants arrivent à prouver que le nouveau service aura pour effet de diminuer ou d'affaiblir sensiblement les services aériens existant dans la région, le nouveau service sera interdit.

Les stipulations des licences relatives au type de services offerts, aux routes et aux villes desservies, et à la taille des aéronefs exploités, continueront de s'appliquer aux services aériens dans le Nord.

Les tarifs de base et les hausses tarifaires décrétées sur les routes desservant le Nord du Canada peuvent être contestés et rejetés s'ils s'avèrent déraisonnables.

Une localité nordique dont c'est le seul lien avec l'extérieur ne peut se voir retirer un service aérien qui la dessert. S'il s'avère impossible, pour des motifs de rentabilité, de maintenir un service aérien essentiel qui existait déjà avant l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi, le ministre des Transports pourra accorder une aide financière pour en garantir le maintien.

Dans la mesure du possible, le bénéficiaire de cette aide sera choisi par appel d'offres.

Transports maritimes

Les transporteurs maritimes qui assurent l'approvisionnement du Nord seront encore régis par une réglementation, mais celle-ci sera simplifiée et rationalisée. Il sera plus facile pour les localités et les expéditeurs du Nord de faire valoir leurs points de vue sur les demandes de création de nouveaux services maritimes. Ceux-ci ne seront pas approuvés s'ils risquent d'entraîner une diminution notable ou une instabilité du niveau de service fourni aux collectivités.

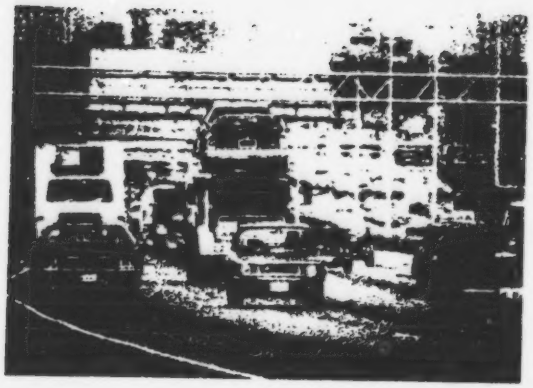
L'accès aux transports pour les voyageurs handicapés

Ces dernières années, l'accès aux services de transport a été amélioré pour les voyageurs handicapés. La nouvelle Loi tient compte des besoins des handicapés et offre la possibilité de réaliser de nouveaux progrès en ce sens, tant du côté des installations que des services.

Elle indique que les services de transport ne doivent pas indûment entraver la circulation des personnes, et en particulier celle des personnes handicapées. Le Comité de la mise en oeuvre pour le transport des personnes handicapées a fait des recommandations au Ministre à cet égard.

Le nouvel Office national des transports peut, de son propre chef ou à la suite d'une plainte, juger de la façon dont un service de transport est assuré. S'il constate l'existence d'entraves indues à la circulation des personnes handicapées, il peut en ordonner la correction. Il peut également enjoindre le transporteur de payer une indemnité aux personnes lésées.

MAINTENIR LE CAP



Quatorze grandes associations professionnelles représentant une large gamme d'entreprises du secteur des ressources, du secteur manufacturier et de celui du commerce réalisent chaque année un chiffre d'affaires de plus de 150 milliards de dollars. Leurs coûts annuels de fret transporté par camion, par rail, ou par voie maritime ou aérienne dépassent les 15 milliards par an. Au Canada, le transport représente 6 % du produit national brut, pourcentage supérieur à celui de beaucoup de nos concurrents.

À mesure que le nouveau régime de réglementation entrera en vigueur, il créera une conjoncture beaucoup plus dynamique et compétitive dans les transports. Il faudra en suivre l'évolution avec soin et veiller à maintenir la nouvelle réglementation sur la bonne voie.

La Loi contient un certain nombre de mesures administratives propices à l'instauration de ce nouveau régime dans un esprit de justice et d'équité, au dépistage des problèmes éventuels et à la protection de l'intérêt des Canadiens. En voici quelques-unes :

Office national des transports

Les pouvoirs du nouvel Office national des transports traduisent fidèlement les nouveaux principes en matière de réglementation. Ils ont été conçus pour que l'Office soit attentif à l'intérêt du public comme aux besoins de l'industrie et aux directives du gouvernement au regard des politiques. Il est prévu que l'Office ouvrira des bureaux régionaux dans l'Ouest du Canada et dans les provinces de l'Atlantique.

L'Office a le pouvoir d'octroyer les licences de transport, d'examiner les plaintes du public et d'aider à résoudre les différends entre les expéditeurs et les entreprises de transport.

Dans la plupart des cas, l'Office ne peut intervenir qu'à la demande des intéressés. Fidèle aux principes d'une réglementation réduite au minimum, l'Office a plutôt pour mission de régler les problèmes que de les rechercher.

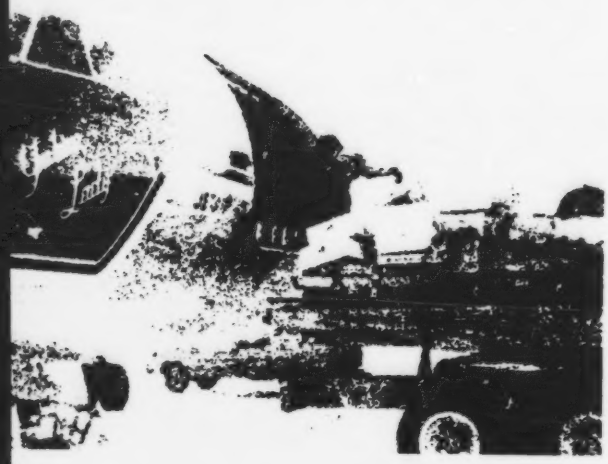
Chaque fois qu'il prend une décision administrative, l'Office doit respecter à la lettre les principes de la nouvelle législation. Il doit se laisser guider par le besoin d'encourager la concurrence et l'efficacité au sein de l'industrie des transports tout en protégeant les intérêts du public par un réseau de transport suffisant et sûr.

Le ministre des Transports est responsable devant le Parlement de la politique nationale des transports ainsi que des décisions de l'Office. Le gouvernement peut donner à l'Office des consignes ou lignes de conduite ayant force exécutoire et peut modifier toute décision, ordonnance ou règlement émanant de celui-ci. Les questions de droit ou de juridiction peuvent faire l'objet d'un appel devant la Cour fédérale.

Règlement des différends

L'une des attributions essentielles du nouvel Office concerne le règlement des différends publics et privés touchant l'industrie des transports. Le nouvel Office offre aux expéditeurs et aux transporteurs toute une gamme de services de règlement des différends.

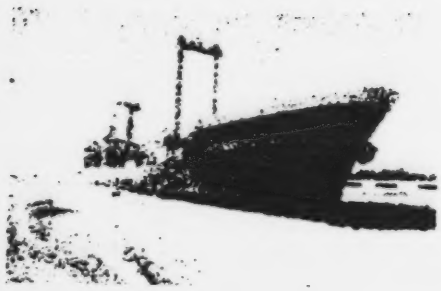
À la demande des deux parties à un différend, il offre des services de médiation "de plein gré" qui constituent un processus rapide et bon marché de règlement des différends au sujet des prix ou des conditions de service. L'entente conclue n'a pas force exécutoire et toutes les informations fournies au médiateur demeurent strictement confidentielles.



Si une entente volontaire sur les tarifs ou les conditions de service s'avère impossible, l'expéditeur peut alors recourir à l'"arbitrage de l'offre finale". Un arbitre indépendant nommé par l'Office examine l'offre finale de l'expéditeur et celle de l'entreprise de transport. Il est tenu de retenir l'une des deux offres sans y apporter le moindre changement. La décision de l'arbitre est finale et sans appel pour une période maximale d'un an. Un remboursement majoré d'intérêts peut être imposé.

Aux termes de la nouvelle Loi, l'Office est également autorisé à mener des enquêtes d'intérêt public. Sur réception d'une plainte, l'Office peut examiner les tarifs perçus par l'entreprise de transport ou toute mesure prise par elle qui risque de nuire à l'intérêt public.

S'il s'avère qu'un tarif est excessif, l'expéditeur a droit à un remboursement majoré d'intérêts. Toutefois, un expéditeur qui sollicite une enquête d'intérêt public ne peut pas également recourir à l'arbitrage.



Fusions et acquisitions

Lorsqu'un secteur comme celui des transports fait preuve de dynamisme, les changements de propriété et de contrôle se multiplient au fur et à mesure que les compagnies grandissent, fusionnent ou acquièrent d'autres compagnies.

L'Office national des transports a pour mission de veiller à ce que les fusions et les acquisitions des entreprises de transport régies par le gouvernement fédéral soient conformes à l'intérêt public.

Toute entreprise qui a l'intention de prendre une participation majoritaire dans une entreprise de transport réglementée par le gouvernement fédéral et réalisant au Canada un chiffre d'affaires annuel de 10 millions de dollars, doit en avertir préalablement l'Office. "Participation majoritaire" s'entend de l'acquisition d'au moins 10 % des actions avec droit de vote d'une compagnie ou de l'essentiel de ses actifs.

Lorsqu'une entreprise étrangère se propose de prendre une participation dans une entreprise canadienne, il se peut qu'un examen initial soit exigé aux termes de la *Loi sur Investissement Canada*. La nouvelle *Loi sur la concurrence* s'applique également aux entreprises de transport.

L'adaptation au changement

Le gouvernement fédéral suivra de près les répercussions de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* pour s'assurer qu'elles sont conformes aux objectifs visés.

L'Office national des transports procédera à un examen annuel de la nouvelle Loi entre 1988 et 1991 et rendra compte de ses conclusions au ministre des Transports. En 1992, le gouvernement préparera un rapport détaillé sur les effets de la Loi pour les expéditeurs, les voyageurs, les entreprises de transport, le commerce en général et le développement régional. Ce rapport, tout comme les rapports annuels, sera déposé devant le Parlement.

Les nouvelles modalités d'octroi de licences aux entreprises de camionnage extra-provinciales seront progressivement mises en place au cours d'une période de transition de cinq ans. À l'issue de la quatrième année, le ministre des Transports procédera à un examen de ces modalités. Si cet examen révèle des problèmes importants, le gouvernement pourra, après consultation des gouvernements provinciaux, prolonger la période de transition.

De 1988 à 1993, le ministre des Transports déposera également des rapports annuels devant le Parlement sur le nouveau Code national de sécurité ainsi que sur les accidents d'autocar et de camion extra-provinciaux. Ces rapports permettront au Parlement de se tenir au courant des secteurs clés de la sécurité des transports par autocar et par camion.

Productoducs

La Loi régit également la sécurité et la protection de l'environnement offertes par les "productoducs", ces systèmes qui transportent en suspension liquide des minéraux ou des produits organiques, ou même de la vapeur, sur de courtes distances à travers des frontières provinciales ou internationales. Advenant la construction d'un productoduc important, des dispositions existent d'ores et déjà pour protéger les intérêts de l'expéditeur et du transporteur.

Transports Canada

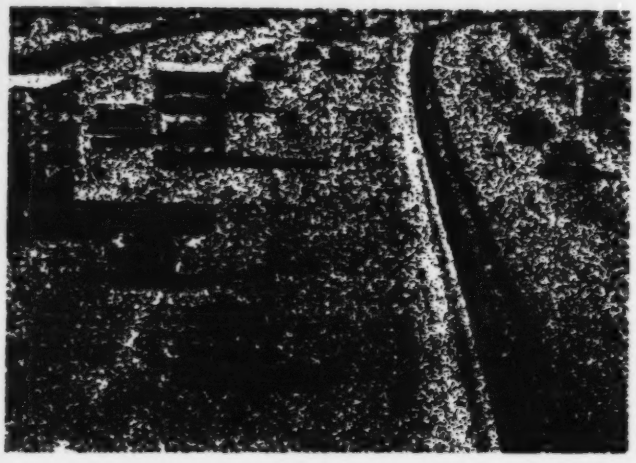
La responsabilité première du ministère fédéral des Transports est d'assurer la sécurité grâce aux activités suivantes:

— l'aide à la navigation maritime et aérienne, y compris le contrôle de la circulation aérienne et le dégagement des glaces;
— l'établissement et l'application de règlements de sécurité pour les compagnies aériennes et maritimes, et les constructeurs automobiles; la sécurité ferroviaire demeure toutefois l'apanage du nouvel Office national des transports; et
— la coordination des mesures de sécurité aux aéroports.

Le Ministère exploite également de nombreux aéroports, assure le financement de services de traversiers, de l'exploitation de certains ports et de certains travaux d'amélioration des routes provinciales. Par ailleurs, il négocie des accords aériens internationaux et conseille le Ministre pour toutes les questions de politique.

Transports Canada englobe en outre des sociétés de la Couronne jouissant d'une plus ou moins large autonomie telles que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et Ports Canada. D'autres sociétés, comme Air Canada, le Canadien National et VIA Rail Canada Inc., rendent compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

POSER LES JALONS DE L'AVENIR



En moyenne, le coût du transport majore d'environ 6 % le prix de vente des produits canadiens. Cette majoration atteint environ 20 % pour des produits comme le charbon, les pâtes et papiers et la potasse. Dans certains cas, les frais de transport peuvent augmenter de 50 % le prix de vente des exportations de charbon.

Au seuil du XXI[e] siècle, le Canada doit être prêt à relever de nouveaux défis et à tirer profit des possibilités nouvelles qui s'offrent à lui. Les transports ont à cet égard un rôle essentiel à jouer.

Dans un pays aussi vaste que le Canada, le secteur des transports est appelé à un développement plus important que jamais. Pour être efficace, une politique nationale des transports ne doit pas seulement répondre aux besoins des Canadiens d'aujourd'hui, mais également tenir compte de l'avenir et mettre sur pied un réseau de transport sûr, efficace et économique qui réponde aux besoins futurs du pays.

Les transports et le libre-échange

Le Canada et les États-Unis sont, l'un pour l'autre, le premier partenaire commercial. L'Accord de libre-échange conclu avec les États-Unis se traduira par de nouveaux niveaux de croissance économique dans toutes les régions du pays. Les entreprises, les travailleurs et les consommateurs du Canada bénéficieront d'une baisse des prix, d'une plus grande prospérité et d'une augmentation des emplois.

Cet accord contient un certain nombre de dispositions qui influeront directement sur les transports au Canada. Par exemple, l'abaissement des tarifs d'importation de matériel de transport neuf et d'occasion, l'élimination des droits d'usage des douanes américaines, l'assouplissement des formalités d'accès temporaire pour les voyageurs d'affaires et l'amélioration des dispositions touristiques profiteront directement aux entreprises de transports canadiennes.

Il y aura un accroissement de la demande pour les entreprises de transport canadiennes. Les échanges entre les deux pays augmenteront et se traduiront par une hausse très nette du transport de marchandises et de voyageurs au Canada aussi bien qu'entre le Canada et les États-Unis. Les entreprises canadiennes se verront offrir de nouvelles possibilités d'expansion en réponse à la demande accrue.

La nouvelle *Loi nationale sur les transports* offrira à ces entreprises toute la liberté d'action dont elles ont besoin. En allégeant le fardeau de la réglementation des transports aériens, ferroviaires et routiers, la Loi stimulera l'innovation et la compétitivité. Cela permettra aux expéditeurs et aux fabricants canadiens de devenir plus compétitifs au Canada et sur les marchés internationaux.

Des perspectives infinies

Malgré toute l'importance des échanges avec les États-Unis, ce marché ne sera pas le seul générateur d'occasions et de défis nouveaux.

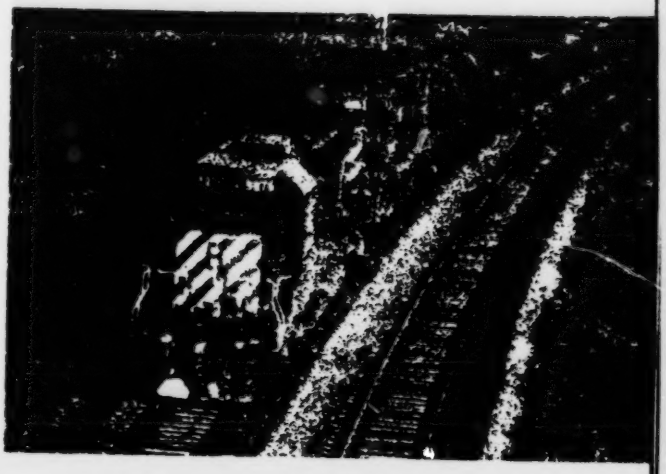
L'économie mondiale évolue rapidement et, la réorientation des échanges internationaux se poursuivant, le Canada ne cesse d'affermir les siens avec les pays situés en bordure du Pacifique, avec l'Europe et avec le reste du monde. Les entreprises de transport canadiennes s'en trouveront encore plus sollicitées.

En même temps, la concurrence étrangère continuant à prendre de l'ampleur, l'incitation à améliorer l'efficacité et la rentabilité de notre réseau de transport se maintiendra.

La science et la technologie ouvriront, elles aussi, de nouvelles perspectives. Les progrès considérables de la technologie ont déjà commencé de révolutionner l'industrie canadienne. Cette révolution influera inévitablement sur le secteur des transports.

Le gouvernement prépare le réseau de transport du Canada en prévision des réalités de demain. La nouvelle *Loi nationale sur les transports* et la nouvelle *Loi sur les transports routiers* créent un contexte propice à l'innovation dans le secteur des transports.

Les entreprises de transport ont désormais la liberté de manoeuvre voulue pour aller au devant de nouvelles demandes. Les expéditeurs bénéficient de toute la latitude nécessaire pour aller quérir les services les plus avantageux. Quant aux Canadiens en général, c'est l'avenir, et rien de moins, que cette réforme des transports les invite à façonner.



Les récentes découvertes sur les "superconducteurs" — nouveaux matériaux capables de transmettre l'énergie avec une déperdition nulle de celle-ci — ouvrent la voie à des modes entièrement nouveaux de transport rapide, à bon marché. On n'en est encore qu'au stade des promesses, mais celles-ci pourraient porter fruit très rapidement.

On peut se procurer une série de dépliants, qui présentent les points essentiels de la *Loi nationale sur les transports* et de la *Loi sur les transports routiers*, aux adresses suivantes:

Le Secrétaire
Office national des transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone: (819) 997-0344

Le Directeur
Politiques et Programmes
Transports routiers
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone: (613) 998-1915

Voici la série complète de ces dépliants:

1. *Un nouveau cadre pour le transport ferroviaire*
2. *Rationalisation du réseau ferroviaire*
3. *La tarification du transport ferroviaire et l'accès aux services concurrentiels*
4. *Un nouveau cadre pour le transport aérien*
5. *Le transport aérien dans le Nord et les régions éloignées*
6. *Approvisionnement du Nord par voie maritime*
7. *Une meilleure accessibilité pour les voyageurs handicapés*
8. *Fusions et acquisitions*
9. *Règlement des différends*
10. *La nouvelle Loi sur les transports routiers*

Transports Canada
Transport Canada